



Revue d'histoire  
des chemins de fer

## Revue d'histoire des chemins de fer

40 | 2009

Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire

---

# Faire l'inventaire du patrimoine de Juvisy-sur-Orge, carrefour routier et nœud ferroviaire de la banlieue parisienne

*Taking stock of the heritage of Juvisy-sur-Orge, a crossroads and railway nexus in a suburb*

Antoine Le Bas

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/724>

DOI : 10.4000/rhcf.724

### Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

### Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 75-87

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Antoine Le Bas, « Faire l'inventaire du patrimoine de Juvisy-sur-Orge, carrefour routier et nœud ferroviaire de la banlieue parisienne », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/724> ; DOI : 10.4000/rhcf.724

---

Tous droits réservés

## Faire l'inventaire du patrimoine de Juvisy-sur-Orge, carrefour routier et nœud ferroviaire de la banlieue parisienne



**L**a commune de Juvisy-sur-Orge présente aujourd'hui la particularité, au sein de l'agglomération du sud de la banlieue parisienne, d'offrir un double visage. C'est d'abord une ville moyenne de près de 12 000 habitants qui, au regard des communes voisines, se distingue par des chiffres de population modestes et une superficie assez inférieure à la moyenne de celle des communes de l'Essonne. Dans le même temps, c'est une ville que traversent chaque jour des milliers de Franciliens, où les installations ferroviaires occupent une place considérable, eu égard à sa superficie totale. Si l'on ajoute que la commune présente un taux d'équipements publics (hôpital, commissariat, lycées, pont, gares, etc.) proportionnel à celui d'une ville trois ou quatre fois supérieure, force est de souligner l'impact déterminant des réseaux (routier et ferroviaire) sur la forme et le développement urbains. Faire l'inventaire de Juvisy, centre d'un territoire de banlieue et carrefour de réseaux multiples, c'est donc tenter de résoudre la tension permanente entre une description topographique et l'analyse de facteurs extérieurs traversants, et celle de leurs effets locaux à travers la présentation de constructions et d'œuvres dont la dimension patrimoniale reste à définir (fig. 1).



▲ Figure 1. La gare voyageurs de Juvisy et le pont routier qui l'enjambe et relie les deux parties de la ville en 2006.  
© Région Île-de-France – Inventaire général/Phot. P. Ayrault, ADAGP 2006.

Il s'agira donc, ici, de cerner les apports, mais aussi les limites, d'un inventaire topographique confronté à l'irréductible transversalité de réseaux d'envergure nationale. Une publication s'avérant la manière la plus apte à restituer la complexité d'une telle confrontation, nous tenterons en la résumant d'y montrer ce qu'un éclairage topo-chronologique aux perspectives élargies peut apporter en termes de connaissance des relations entre des réseaux et une ville pour ce qui concerne l'aménagement de son territoire. Enfin, la restitution des connaissances trouvant une diffusion optimale à travers les bases documentaires de l'Inventaire général, nous tenterons de proposer des pistes pour une meilleure adaptation de l'outil informatique à la prise en compte des réseaux.

## De l'inventaire topographique du patrimoine à la description d'un territoire aux connexions multiples

L'inventaire topographique de la commune de Juvisy-sur-Orge a été effectué de 2002 à 2006 dans le cadre d'un partenariat associant alors les services de l'État (DRAC), le département de l'Essonne et la communauté de communes des Portes de l'Essonne (CCPE). Au terme de l'opération, et après la dévolution du service de l'Inventaire de l'État à la Région Île-de-France, la documentation produite doit revenir à tous les partenaires. La convention prévoyait également que cette documentation, directement issue des dossiers d'inventaire, soit exploitée par le service par le biais d'une publication qui s'inscrive en continuité avec les *Images du patrimoine* publiées en 2004 par Brigitte Blanc sur Paray-Vieille-Poste et Athis-Mons.

À l'issue de cet inventaire, près de 140 dossiers ont été constitués qui forment autant de monographies des divers éléments (églises, château, parc, maisons, hôpital, gare, pont, etc.) constitutifs du patrimoine urbain. Ces dossiers monographiques sont précédés de dossiers introductifs qui permettent au lecteur de replacer chaque édifice étudié dans l'évolution historique et spatiale de la ville. Très vite, l'analyse du paysage construit de Juvisy a fait ressortir la place considérable des réseaux (routier et ferroviaires) dans l'espace urbain ; une observation plus approfondie a révélé leur rôle déterminant dans le développement de la cité, plus précisément dans les formes prises par ce dernier. Le dossier de la gare (incluant les gares voyageurs et marchandises) a donc logiquement pris une place et un volume importants dans l'ensemble des dossiers. Mais il apparaît difficile de rendre compte à travers les dossiers (qui n'ont pas été conçus dans cette perspective) des liens étroits et complexes qu'entretiennent les réseaux et la ville. Plus largement, la démarche de l'Inventaire – consistant d'abord à rendre compte de l'état du patrimoine d'un territoire à un moment donné à partir d'une sélection d'éléments patrimoniaux – rend difficile une étude urbaine qui ne prend ici tout son sens qu'à travers une perspective historique, et qu'au regard d'une réflexion menée à l'échelle d'un territoire plus vaste, l'aménagement du sud de l'agglomération parisienne à travers ses réseaux.

Plus particulièrement, rendre compte de la section d'un réseau national se révèle ainsi particulièrement délicate dès lors que l'on ne prend en compte que la section de ce réseau liée au territoire étudié, alors même que son caractère transversal engendre le long du segment concerné des transformations et des aménagements spécifiques, dont l'enjeu est souvent étranger au territoire traversé. Car c'est sa dimension nationale autant qu'une

opportunité locale qui justifient l'implantation à Juvisy d'un triage ou de tel autre équipement, à l'origine de l'organisation spatiale de la ville, et donc de certaines de ses constructions.

L'inconfort extrême suscité par la nécessité de prendre en compte des données aussi peu conciliables dans le cadre d'une démarche d'inventaire topographique a conduit rapidement à envisager une publication, susceptible de mieux rendre compte d'une complexité urbaine fondée sur l'évolution formelle d'une ville et des flux divers et changeants, d'une envergure bien supérieure à la ville tout en l'affectant profondément. Une démarche discursive permet d'y développer les tenants et les aboutissants locaux de la croissance d'un réseau d'intérêt national et de considérer ainsi la section juvisienne dans une perspective qui donne son sens et sa portée aux installations et aménagements locaux consécutifs à la traversée de cet axe majeur<sup>1</sup>. Encore fallait-il définir et affiner la problématique développée afin de cerner au plus près l'identité complexe d'une cité dont la vocation de carrefour en périphérie parisienne a évolué au gré des flux de trafic et de l'histoire des réseaux. Plusieurs angles d'étude furent tour à tour envisagés.

Ainsi, tenter d'expliquer l'évolution urbaine et l'histoire de la construction de Juvisy par l'essor et le développement des réseaux apparut d'abord comme une perspective séduisante tant ces relations semblent déterminantes dans la constitution du tissu urbain, quel que soit le secteur choisi. Mais cette approche demandait à être modulée dès lors qu'elle semblait reposer sur une hypothèse ici partiellement valide. En effet, nombre d'études urbaines<sup>2</sup> ont, ces dernières années, démontré que la plupart des villes doivent moins leur implantation et leur développement à leur insertion dans un réseau qu'à des fonctions propres qui, généralement, précèdent l'établissement d'un réseau : villes marchés, capitales politiques, centres administratifs, sièges d'institutions religieuses, villes de garnison, lieux de transformation, places d'échanges locaux ont souvent précédé leur inscription au sein de grands réseaux nationaux qui sont nés ultérieurement de la mise en relation de ces centres anciennement actifs. Ce qui est vrai de l'histoire et du développement d'antiques cités comme Paris ou Lyon, et de leurs tardives relations réciproques, l'est – dans

---

1- Le choix de la collection la plus apte à servir le projet de décrire une commune dans ses rapports avec son territoire, à travers des situations variant au fil du temps, conduisit à préférer celle des « Cahiers du patrimoine », collection qui permet, en effet, des études monographiques ménageant des perspectives historiques ou géographiques, comme des problématiques transversales aux connexions diverses.

2- Entre autres, on peut se référer à Bernard Lepetit, *Les Villes dans la France moderne, 1740-1840*, Paris, Albin Michel, 1988, 490 pages.

une moindre mesure – pour Juvisy dont l’origine rurale et monastique doit moins au passage supposé d’une ancienne voie romaine qu’à un site propice aux cultures et à l’installation d’un modeste prieuré. Des liens ne se tissent qu’entre des villes déjà importantes, capables d’exercer des attractions mutuelles, comme l’illustre l’établissement tardif de la route de Paris à Lyon, et comme le feront ultérieurement les liaisons ferroviaires, les réseaux d’autoroutes et le TGV. Plus pertinente, en revanche, nous parut l’approche consistant à définir et à décrire les effets produits sur une ville préexistante et sur ses constructions par la présence de réseaux majeurs, c’est-à-dire de définir précisément l’effet de réseaux traversants sur l’organisation et le développement de la ville, voire d’essayer d’en cerner les conséquences sur la production d’un éventuel patrimoine (dont, de surcroît, l’intérêt restait à préciser). C’est la grille de lecture qui fut ainsi retenue pour la publication car la plus adaptée au sujet, à condition de la décliner à travers une lecture chronologique, selon trois périodes majeures, en phase avec autant de configurations spatiales particulières à restituer.

### **Publier un « Cahier du patrimoine » sur le territoire de Juvisy-sur-Orge, carrefour ferroviaire et routier**

Si l’origine et les premiers développements de Juvisy doivent au moins remonter à l’époque médiévale, la mutation de l’ancien foyer d’exploitation agricole en bourg d’une certaine importance est incontestablement liée à l’organisation du grand chemin de Paris à Fontainebleau par Juvisy et à l’acquisition de son château (1639) par Michel Le Masle, secrétaire et homme de confiance du cardinal de Richelieu. Cette installation, qu’autorise désormais une liaison routière rapide entre la capitale et Juvisy, place cette dernière dans l’orbite d’une ville qui va, trois siècles durant, contribuer à son développement. La présence d’une route « moderne » et importante semble donc avoir déterminé la construction du nouveau château de Michel Le Masle et le dessin de son parc ; puis, à la suite du contournement routier du bourg (1728), la construction d’installations diverses (auberge de la Cour de France, relais de poste, ferme de Fromenteau) et d’ouvrages d’art (pont des Belles fontaines), au point de condamner le vieux centre de Juvisy. Ce dernier, délaissant l’ancienne route désertée, accompagne alors le mouvement d’un trafic routier en expansion et y greffe des activités nouvelles. L’effervescence routière, qui caractérise la politique de la Restauration et l’éveil d’une civilisation industrielle et urbaine, dure à Juvisy jusqu’à l’établissement en bord de Seine de l’un des premiers réseaux ferroviaires français qui s’implante ici en 1840 et y ouvre une gare en 1843 (fig. 2).



▲ Figure 2. Passage d'un convoi sur la voie ferrée de Paris à Orléans, sous le talus de la Route royale n°7 à Juvisy. Lithographie de Jean-Jacques Champin, vers 1845. BnF Topo Va Essonne. Inventaire général. Cliché J.-B. Vialles. Document Bibliothèque nationale de France.

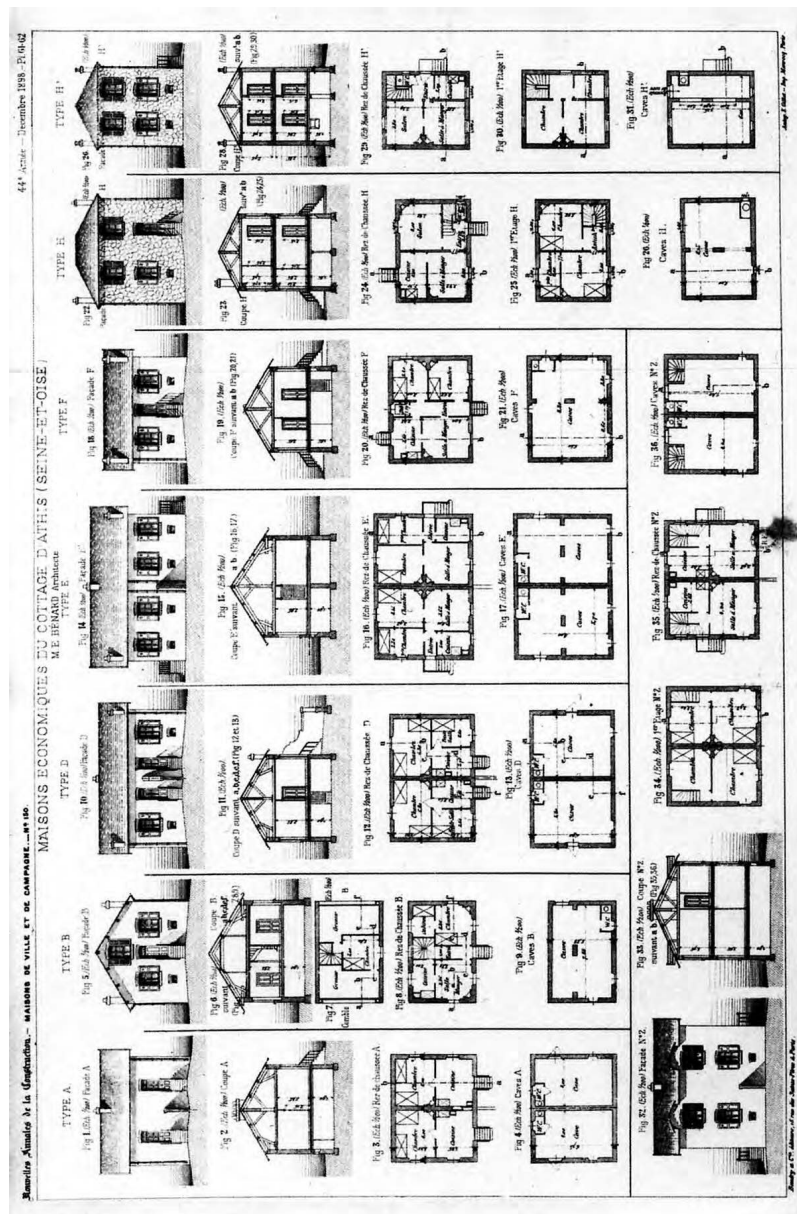
La seconde période (1840-1944), qui couvre un siècle d'implantation et d'expansion ferroviaires, retrace la nature et la multitude des relations existant entre le chemin de fer et la ville, à travers les installations de réseaux multiples (Paris-Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée, Grande Ceinture) ainsi que par le biais des équipements et des constructions engendrés par cette zone d'activité vaste et complexe. Dans un premier temps (1840-1914), l'étude du paysage juvisien consiste donc à étudier la mise en place, le développement et la complexification des installations ferroviaires, parallèlement à l'essor du transport de passagers et du triage des marchandises (fig. 3). Cette concentration ne reste pas sans effet sur l'organisation et la construction du bourg. En termes d'habitation, ce sont, d'abord, de grosses maisons de villégiatures qui accueillent des Parisiens qui profitent des progrès de la desserte ferroviaire ; puis ce sont des lotissements modestes qui se multiplient dans le parc inférieur et une cité de cheminots qui se construit à Athis-Mons pour loger le personnel travaillant dans les gares, les triages et les ateliers annexes (fig. 4). En termes de services, les effets sont palpables à travers la multiplication des commerces (Grande Rue, rue de Draveil), à travers les installations de loisirs édifiés entre rail et Seine pour la détente des cheminots et le plaisir des touristes parisiens. En termes d'équipement, cet afflux démographique dans la section inférieure du territoire communal fait basculer le centre de gravité de la ville vers la plaine basse ; elle nécessite l'acquisition du château devenu l'hôtel de ville, l'agrandissement des

écoles de garçons et la construction de celles de filles, ainsi que la création d'un nouveau cimetière. En termes de voirie, enfin, l'établissement des voies ferrées et leur multiplication compliquent la circulation dans Juvisy, entraînant la réalisation de passages à niveaux, de passerelles supérieures et de passages inférieurs ; la commodité de la desserte incite les cités voisines (Draveil, Vigneux) à en faciliter l'accès à leurs administrés par l'établissement d'un pont sur la Seine, car, de commune en commune, c'est tout un territoire qui souhaite bénéficier des avantages de ces installations. La conséquence de cette vague démographique, c'est, enfin, la métamorphose de la population juvisienne qui provoque, à la faveur du renouvellement de ses représentants, une évolution politique dont l'anticléricalisme combatif aura aussi des effets dévastateurs sur le patrimoine religieux médiéval.



▲ Figure 3. La gare voyageurs de Juvisy vue en direction de la bifurcation entre les réseaux PO et PLM : au premier plan, une rame de banlieue tractée par une automotrice électrique. Carte postale (vers 1910). Archives départementales de l'Essonne (2Fi 94). Reproduction Inventaire général. P. Ayrault. © Archives départementales Essonne.





▲ Figure 4. Plans et élévations des maisons-types de la cité coopérative Le Cottage d'Athis, maisons conçues par l'architecte Emile Bénard à l'initiative de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans pour ses employés travaillant à Juvisy et à Athis-Mons. 1898. BnF Topo Va Essonne. Cliché J.-B. Vialles. Document Bibliothèque nationale de France.

La Grande Guerre marque ici un tournant car la Grande Ceinture – dont Juvisy est un maillon important – constitue alors un élément décisif de l'organisation de la défense nationale. Et l'entre-deux-guerres se caractérise par deux évolutions marquantes relatives aux réseaux. D'une part, l'essor du trafic de banlieue place Juvisy au rang des principaux nœuds ferroviaires, décisifs dans la croissance de la banlieue sud de Paris. L'amélioration des conditions de transport des voyageurs et l'abaissement du coût de la desserte stimulent alors la réalisation de lotissements qui, du parc supérieur au Plateau, finissent par couvrir de maisonnettes la totalité du territoire juvisien, voire au-delà. D'autre part, la croissance rapide du trafic automobile redonne à la RN 7 et aux quartiers éloignés de la gare une viabilité nouvelle, favorisant l'expansion d'une urbanisation déjà dopée par les avantages liés aux lois Sarraut et Loucheur (1928). Cette vague de construction, qui rassemble usagers des trains de banlieue employés à Paris et travailleurs du rail au sein de lotissements qui perdurent aujourd'hui et contribuent à l'image résidentielle de la ville, appelle une énergie politique communale d'équipement. Une municipalité à nette majorité ouvrière va alors doter Juvisy en l'espace de deux décennies de deux groupes scolaires, d'un dispensaire antituberculeux, d'un hôpital intercommunal, d'un bureau de poste bientôt doublé d'un standard téléphonique, de bains-douches et de lavoirs publics, d'un hôtel de gendarmerie, sans compter les équipements et services assurés par les compagnies ferroviaires pour les membres de leur personnel et leurs familles. Dans le même temps, la démolition de l'ancienne église médiévale contraint le diocèse de Versailles à rebâtir un nouveau lieu de culte à peine achevé à la veille de la guerre, tandis que, sur le Plateau, une équipe de dominicains, animée d'un zèle missionnaire, fait bâtir un couvent d'où ils créent les éditions du Cerf. Mais le chemin de fer qui contribue à la croissance de la ville, à celle de sa population et à celle de ses équipements, provoque aussi son démembrement en séparant les bords de Seine du reste de son territoire et en facilitant la spécialisation de certains secteurs (zone industrielle entre Seine et rail, zone de lotissements du Plateau).

Après avoir favorisé l'essor d'une partie de la commune, le carrefour ferroviaire de Juvisy va, à l'issue de la Seconde Guerre mondiale, plonger la ville dans la ruine et le chaos, dont elle ressortira reconstruite et modernisée après des décennies d'effort et de chantiers (1944-2007). La concentration d'installations et le nœud ferroviaire font alors de Juvisy un point stratégique pour la défense du territoire envahi : les Alliés décident d'en priver la contre-offensive allemande par une suite de bombardements (d'avril à août 1944) qui, visant les installations ferroviaires, détruisent près du tiers de la commune,

sans compter les dégâts collatéraux causés aux communes voisines, elles aussi sinistrées. Le triage de Juvisy-Athis, entièrement détruit, est réorganisé en complémentarité avec celui de Villeneuve-Saint-Georges. Le volontarisme politique animant le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) contribue alors grandement à la réorganisation rapide de l'agglomération par la reconstruction prioritaire des infrastructures, des industries et des équipements publics. Afin de dégager l'organisation interne de la ville de l'emprise de réseaux qui la traversent et la conditionnent longtemps, le Plan de Reconstruction et d'Aménagement conçu par l'architecte urbaniste Paul Ohnenwald va y inventer une centralité inédite : en créant de toutes pièces une place au cœur de la ville, l'urbaniste du MRU fonde entre les mailles des réseaux un espace symbolique, centre d'une cité de grande banlieue, désormais émancipée de flux extérieurs aléatoires, qui s'appuie sur l'intérêt redécouvert d'un site de vallée. Ce plan tire son sens et son avenir de ce qu'il se charge de la force symbolique des lieux de pouvoir et de représentation qui a pour enjeu l'identité locale. Autour de la place, l'église épargnée par les bombes se dresse près de la façade monumentale d'un équipement magistral réunissant centre socio-culturel, tribunal de première instance et marché couvert. Une barre d'immeubles HLM et un commissariat de police viendront compléter l'équipement municipal et cantonner cette nouvelle agora, véritable lieu commun de la vie juvisienne. Ce nouvel ordre urbain redessine les parcours d'une cité qui réinvente les échanges entre quartiers grâce à un plan de circulation qui dégage la ville de flux, d'abord fondateurs, devenus prédateurs ; il facilite surtout des échanges internes qui enjambent et intègrent ces réseaux, mais aussi des relations externes qui repoussent les contours d'une agglomération dont Juvisy constitue désormais la métropole locale. Cette opération de recomposition urbaine redistribue les services publics à l'occasion de la reconstruction du centre administratif, de la perception, des bains-douches, des garages municipaux ou de l'école maternelle du centre. Le pont sur la Seine attendra encore quelque temps avant d'être reconstruit et, à cette occasion, élargi. Les bombardements n'ayant pas épargné les particuliers plus ou moins proches des voies, c'est près de quatre-vingts maisons ou immeubles qui seront reconstruits. Entre un plan général urbain remodelé, une voirie réorganisée et élargie, des équipements publics renouvelés et un parc immobilier reconstruit, c'est tout le paysage architectural qui sort régénéré des chantiers d'une Reconstruction qui n'a pas seulement opéré au centre de la ville, mais aussi sur ses marges, en un rajeunissement général de la cité.

La modernisation de Juvisy, inaugurée par la Reconstruction, va se poursuivre à la suite de plusieurs évolutions concernant tant la ville que son environnement. La création du nouveau département de l'Essonne en 1964 fait d'Evry une nouvelle préfecture dont la desserte passe encore par la gare de Juvisy. L'ouverture du marché de Rungis et l'expansion du trafic routier contribuent à réduire le volume du fret ferroviaire traité à Juvisy, et condamnent le triage à la fermeture en 1994 (fig. 5). Ainsi, dès les années soixante-dix, celui-ci ne cesse de réduire son activité tandis que la gare de banlieue connaît une croissance constante du nombre de voyageurs (plus de 60 000) qui descendent à Juvisy ou transitent quotidiennement par sa gare grâce à un millier de trains ; celle-ci devient de jour en jour un pôle plus crucial d'interconnexions entre réseaux ferrés et d'échanges divers (rail/bus/auto) dont l'attraction confère à Juvisy une importance décisive dans l'organisation des flux de la banlieue sud. Si l'ouverture de l'autoroute du Sud en 1960 et la création de diverses rocade (Francilienne, A 86, etc.) délestent d'autant le trafic routier interne, Juvisy reste toujours traversé par des flux de circulation locaux et régionaux, stimulés par la montée en puissance de l'aéroport d'Orly et le marché de Rungis. Dans cette conjoncture, les municipalités réagissent par l'élaboration de plans d'urbanisme encadrant les flux et préservant les habitants, et par des équipements (collège, lycée, piscine, gymnase, école maternelle, foyer) qui tentent d'apporter des réponses aux attentes d'une population croissante qui rajeunit et densifie le Plateau et les quartiers des bords de Seine livrés aux grands immeubles. À l'aube du *xxi*<sup>e</sup> siècle, dans le cadre de l'intercommunalité (Communauté de communes des Portes de l'Essonne), de nouveaux plans d'urbanisme (PLU) esquissent les perspectives d'un aménagement et d'un cadre de vie qui accompagnent l'évolution de la commune dans sa volonté d'être une cité à part entière et dans son rôle de pôle territorial : concentration des infrastructures et vie locale pourraient ainsi se développer plus harmonieusement pour le mieux-être des Juvisiens et pour une commodité optimale des habitants de la banlieue sud.



▲ Figure 5. Le triage de Juvisy-Athis en 2005, dix ans après sa fermeture. © Région Île-de-France – Inventaire général/Phot. P. Ayrault, ADAGP 2005.

## Un bilan contrasté

À l'issue de l'opération d'inventaire et de la publication du « Cahier du patrimoine » intitulé *Juvisy-sur-Orge, un territoire, des réseaux*, peut-être faut-il ici mentionner le sentiment d'inconfort issu de la première, et la satisfaction donnée par la seconde. Il faut, d'abord, constater combien la méthodologie de l'Inventaire général se révèle mal adaptée et donc peu favorable aux études urbaines confrontées aux évolutions fluctuantes et aux extensions extra-urbaines de la vie des réseaux. Que l'on mène des enquêtes d'inventaire topographique, d'inventaire thématique ou d'enquêtes relatives au patrimoine industriel, il s'avère difficile de combiner l'étude d'un territoire à la connaissance d'un réseau qui n'est jamais réductible à la restitution de l'un de ses segments, quelle que soit, par ailleurs, la liberté laissée au chercheur dans la rédaction des historiques ou dans celle des descriptions. Les bases informatiques de la DAPA – Mérimée et Palissy – renvoient à des études monographiques (topographiques ou thématiques) mal adaptées aux ensembles d'œuvres et d'aménagements dictés par un réseau, alors même qu'elles ont prouvé leur aptitude à rendre compte du potentiel patrimonial des territoires étudiés. Objets de corrections et d'améliorations continues depuis leur création, ces bases devront, et sauront,

continuer à s'adapter pour suivre l'évolution des nouveaux objets de la recherche. Peut-on suggérer quelques domaines où la réflexion collective pourrait faire évoluer des instruments par ailleurs performants ? L'outil informatique gagnerait – me semble-t-il – à s'enrichir de l'introduction de termes du génie civil dont le domaine s'étend aujourd'hui à celui de l'architecture publique, tant l'architecture monumentale de presque tout le <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle (hangars de l'aéroport d'Orly, cathédrale de Royan, Arche de la Défense, Stade de France, etc.) emprunte à ses ressources et à ses techniques, voire à son esthétique. Il faudrait aussi trouver le moyen de mentionner et de faire mieux apparaître l'appartenance de telle section à un réseau constitué et reconnu dont la logique de développement dépasse largement les problématiques locales. Car seule une amélioration des connexions permettra aux dossiers transversaux de se libérer de l'entrave que constituent des circonscriptions pré-établies, afin de mieux s'adapter à l'échelle d'un réseau ; ce vœu semble d'autant moins irréaliste pour une base que l'informatique a vocation à faciliter la mise en relation de dossiers transversaux. S'agissant des publications, si, dans le cadre des collections nationales, les « Cahiers du patrimoine » ainsi que les « Parcours du patrimoine » (anciens « Itinéraires ») permettent de traiter de dossiers transversaux (réseaux ferrés, routiers, hydrographiques), d'autres collections régionales pourraient peut-être favoriser des études à la croisée entre monographie locale et présentation de réseaux.

Pour autant, la collection des « Cahiers du patrimoine » offre la souplesse nécessaire pour présenter une étude urbaine fondée sur l'analyse des rapports complexes et fluctuants qu'entretiennent une ville et des réseaux multiples. Le bilan de cette opération se trouverait faussé sans l'aveu de la satisfaction réelle d'avoir pu aborder la présentation d'une commune – étendue à l'échelle d'un territoire, l'agglomération entourant Juvisy – traitée sur le mode d'un cas d'école, tant la problématique et l'approche retenues à Juvisy-sur-Orge auraient aussi bien pu s'appliquer à des sites analogues.

Par delà la dimension inévitablement subjective d'un bilan, l'urbanisation croissante du territoire national, générateur de réseaux divers (internes et inter-urbains), ainsi que l'avancement régulier des études territoriales des services régionaux et départementaux de l'Inventaire nécessitent d'appréhender et de restituer la dimension organique de systèmes techniques (matériels ou immatériels) dans leurs relations avec les territoires traversés et/ou desservis. Et la décentralisation des services de l'Inventaire général interdit désormais de faire l'économie, au cours des enquêtes topographiques ou thématiques, d'étudier l'aménagement des territoires régionaux (infrastructures et superstructures comprises) afin de souligner la dimension valorisante de ces installations – voire de ce patrimoine – dans leur rapport au territoire concerné.

